

77 010049  
**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**

PCT/EPO4/10049



REC'D 27 OCT 2004

WIPO

PCT

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung  
einer Patentanmeldung**

**Aktenzeichen:**

103 47 096.4

**Anmeldetag:**

10. Oktober 2003

**Anmelder/Inhaber:**

DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart/DE

**Bezeichnung:**

Aggregatbefestigungselement eines Kraftfahrzeugs

**IPC:**

B 60 K, B 62 D

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.**

München, den 6. Oktober 2004  
**Deutsches Patent- und Markenamt**  
**Der Präsident**  
Im Auftrag

**PRIORITY  
DOCUMENT**

SUBMITTED OR TRANSMITTED IN  
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

Remus

DaimlerChrysler AG

Schwarz  
01.09.2003Aggregatbefestigungselement eines Kraftfahrzeugs

5 Die Erfindung betrifft ein Aggregatbefestigungselement eines Kraftfahrzeugs zur Befestigung eines Antriebsstrangs an einem Rahmen des Kraftfahrzeugs. Die Erfindung betrifft insbesondere ein Getriebefestigungselement, welches eine Lagerung für das Getriebe aufweist, um auftretende Momente und Kräfte, 10 welche aggregatseitig erzeugt werden können, gegenüber dem Rahmen des Fahrzeuges gezielt zu dämpfen bzw. abzuschwächen.

Für Motoren und Getriebe ist es im Kraftfahrzeugbau hinlänglich bekannt, die Befestigungselemente karosserieseitig über 15 Lagerungen schwingungsmindernd zu befestigen. Hierbei besteht das Problem, dass der Motor bzw. das Getriebe ausreichend fest in ihrer Lage positioniert und befestigt sind und dennoch die Übertragung von Schwingungen und Kräften auf den Fahrzeugrahmen bzw. die Karosserie des Fahrzeuges möglichst vermieden wird. Eine zu starke Übertragung von Momenten und 20 Kräften auf den Rahmen eines Fahrzeuges hat den Nachteil einerseits eines spürbaren Vibrierens oder Rüttelns in dem Fahrzeug und damit eines reduzierten Komforts. Andererseits müssen die Rahmenteile des Fahrzeuges entsprechend steif ausgebildet sein, um die Momente und Kräfte aufnehmen zu können. 25 Dies führt jedoch zu einer Erhöhung des Gesamtgewichtes des Fahrzeuges. Es sind zur Vermeidung einer Übertragung von Kräften auf den Fahrzeugrahmen aufwendige Getriebehalteeinrichtungen entwickelt worden, die mittels elastischer Elemente eine gedämpfte Lagerung bezüglich der Fahrzeugkarosserie 30 erlauben. Diese Dämpfungs- oder Lagerungselemente für eine

Befestigung von Getrieben oder Getriebesträngen eines Fahrzeugs weisen hierfür federelastische Lager auf, die zwischen einer quer zur Fahrzeug-Längsachse verlaufenden Halterungsstrebe und den Längsträgern des Fahrzeugrahmens montiert sind. Der Lagerungsträger für das Getriebe wird an den Längsträgern des Fahrzeugrahmens fest montiert, und er überträgt deshalb die von den Lagerelementen nicht gedämpften Schwingungen, Kräfte und Momente direkt auf den Rahmen des Fahrzeugs. Dies führt insbesondere bei einer erhöhten Momentenbeanspruchung dazu, dass die Längsträger lokal mit einer stark erhöhten Torsionsbeanspruchung belastet werden können.

Ein derartiges energieabsorbierendes Befestigungs- bzw. Lagerungssystem für ein Getriebe eines Fahrzeugs ist zum Beispiel aus der GB 2 204 839 A bekannt. Hier ist ein mit dem Getriebe verbundener Querträger fest an jeweiligen Längsträgern eines Fahrzeugrahmens verbunden. Getriebeseitig sind hier gummielastische Lagerelemente vorgesehen, die aufgrund ihrer Verformbarkeit eine gewisse Abschwächung und Dämpfung von in dem Getriebe auftretenden Kräften und Schwingungen erlauben. Nachteilig ist hierbei, dass die Querträger an dem Getriebestrang fest mit den Längsträgern verbunden sind, sodass auftretende Momente unweigerlich zu einer Torsionsbeanspruchung an den Befestigungspunkten der Querträger führen. Die mittige Lagerung zwischen dem Getriebe selbst und einem hier vorgesehenen Querträger ermöglicht allenfalls eine leichte Reduzierung der übertragenen Schwingungen und Kräfte. Eine effektive Lagerung ohne übermäßige Beanspruchung des Rahmens des Fahrzeuges ist nicht möglich. Zudem sind zusätzliche Getriebehalte-Querträger erforderlich zu den ohnehin vorhandenen Querträgern der Fahrzeugkarosserie. Dies bedeutet einen erheblichen Raumbedarf für diese Lagerung gemäß dem Stand der Technik und jeweils separate Befestigungsmittel und Anbindungselemente der Getriebehalterung bzw. Querträger der Karosserie.

Aus der deutschen Offenlegungsschrift DE 43 25 598 A1 ist eine Getriebeabstützung bekannt, bei welcher eine Getriebehalterung, die als ein Querträgererelement ausgebildet ist, an dem Fahrzeugrahmen mittels Gummi-Metall-Lagern montiert ist.

5 Diese zusätzliche Getriebeabstützung ist vorgesehen neben der eigentlichen Getriebelagerung und den Querträgern für die Versteifung des Fahrzeugrahmens selbst. Die zusätzliche Getriebeabstützung ist dabei so ausgebildet, dass Drehmomente des Getriebes wirksam aufgefangen und abgestützt werden können, indem die Gummi-Metall-Lager eine auf die Drehachse des Getriebes ausgerichtete Wirkungslinie aufweisen. Nachteilig ist hierbei einerseits der beträchtlich erhöhte Montage- und Teileaufwand für diese zusätzliche Getriebeabstützung und -lagerung. Außerdem kann mit dieser strebenartigen Getriebeabstützung lediglich eine auf die Momente des Getriebestrangs abgestimmte Lagerung erfolgen. Die vertikalen und horizontalen Kräfte des Getriebes werden kaum aufgefangen bzw. gedämpft.

20 Der vorliegenden Erfindung liegt demgegenüber die Aufgabe zugrunde, ein Aggregatbefestigungselement eines Kraftfahrzeugs bereitzustellen, welches eine effektive Lagerung bezüglich auftretender horizontaler und vertikaler Kräfte ebenso wie von Momenten eines Aggregats bei reduziertem Teileaufwand und verbesserter Wirksamkeit der Dämpfung auch in begrenzten Bauraumsituationen ermöglicht.

25 Diese Aufgabe wird mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen sind Gegenstand der abhängigen Ansprüche.

30 Das Aggregatbefestigungselement gemäß der vorliegenden Erfindung für ein Kraftfahrzeug zur Befestigung eines Antriebsstrangs bzw. eines Aggregats an einem Rahmen oder Karosserieteil des Kraftfahrzeugs weist eine Aggregathalterung auf, an welcher der Antriebsstrang fest montiert ist, und mindestens einen Querträger zur Versteifung des Fahrzeugrah-

mens. Weiter weist das Aggregatbefestigungselement eine Lagerung auf zum Lagern des Antriebsstrangs bezüglich der Karosserie des Fahrzeugs, wobei der mindestens eine Querträger und die Aggregathalterung über die Lagerung miteinander gekoppelt sind und als Verbund an dem Fahrzeugrahmen des Kraftfahrzeugs derart befestigt sind, dass aus dem Antriebsstrang resultierende Momente durch den Querträger kompensierbar sind. Auf diese Weise wird ein hocheffektives Träger- und Lagerungselement für einen Antriebsstrang eines Fahrzeugs bereitgestellt, welches eine Einleitung von Momenten in den Rahmen der Fahrzeugkarosserie vermeidet. Die Kopplung von Querträger und Aggregathalterung über die Lagerung, welche ihrerseits fest an dem Fahrzeugrahmen befestigt ist, ermöglicht eine Einleitung und Aufnahme von Momenten, die von dem Antriebsstrang herkommen, durch den diesbezüglich spezifisch ausgestalteten Querträger. Eine direkte Verbindung zwischen dem Querträger der Fahrzeugkarosserie und dem Längsträger der selbigen besteht nicht. Unter Aggregat ist im vorliegenden Fall insbesondere ein Getriebe, ein Motor, ein Retarder oder dgl. Bauteil eines Antriebsstranges gemeint.

Eine lokale Belastung der Längsträger des Fahrzeugrahmens durch eine Torsionsbeanspruchung an einem festen Befestigungspunkt wird vermieden. Die aus dem Antriebsstrang oder dem Aggregat des Fahrzeugs resultierenden Drehmomente werden nicht mehr am Rahmen aufgefangen, sondern in dem erfindungsgemäßen Befestigungselement über den Querträger-/Aggregathalterungsverbund aufgefangen. Die Lagerung ist dennoch einfach in ihrer Ausgestaltung und erfordert keine aufwendigen Torsionslager oder komplexen Lagerungssysteme. Der mindestens eine Querträger nimmt die Momente des Antriebsstranges auf, sodass lediglich Längs-, Quer- und Hochkräfte über die Aggregathalterung und die Lager in den Rahmen der Fahrzeugkarosserie eingeleitet werden. Eine Torsionsbeanspruchung der Längsträger findet somit gar nicht statt, und die Längsträger werden daher weniger belastet als bisher. Zudem ist es durch das erfindungsgemäße Aggregatbefestigungs-

- element bestehend aus einem Verbund eines Querträgers und einer Aggregathalterung sowie Lagerelementen möglich, eine Platzeinsparung im sowieso sehr engräumigen Bereich des Getriebes eines Fahrzeuges zu realisieren. Für den Querträger
- 5 der Karosserie sind keine zusätzlichen Teile und Befestigungselemente erforderlich. Das erfindungsgemäße Aggregatbefestigungselement ermöglicht zudem eine variable Befestigung auch unterschiedlicher Baugruppen oder Karosserieformen, da eine karosserie seitige Befestigung und Lagerung unabhängig
- 10 von einem fest an der Karosserie montierten Querträger möglich ist. Trotzdem ist die erforderliche Steifigkeit der Karosserie im Bereich des Aggregats gewährleistet. Das erfindungsgemäße Aggregatbefestigungselement kann beispielsweise über herkömmliche Befestigungsmittel an den Lagern der Lage-
- 15 rung direkt an einem Längsträger des Fahrzeugrahmens an verschiedenen Positionen befestigt werden, ohne dass es zu aufwendigen Anpassungen und Montagearbeiten bei unterschiedlichen Fahrzeugtypen kommt.
- 20 Nach einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung ist der Querträger zur Aufnahme von Momenten bezüglich einer Längsachse des Kraftfahrzeugs torsionssteif ausgebildet und an der Lagerung direkt befestigt. Die Aufnahme von Momenten seitens des Aggregats bzw. Antriebsstrangs eines Motors eines Kraft-
- 25 fahrzeugs ist hierdurch gewährleistet. Die torsionssteife Ausbildung des mindestens einen Querträgers kann beispielsweise über eine entsprechende Profilform, wie zum Beispiel eine L-Form oder U-Form, oder aber über eine entsprechende Materialfestigkeit und/oder Form der Querträger erfolgen. Der
- 30 Querträger kann beispielsweise auch eine leicht gekrümmte Form aufweisen, sodass eine momentengünstige Abstützung durch die Querträger erfolgt. Selbstverständlich ist der Querträger gleichermaßen auch vorgesehen, um eine Querversteifung der Fahrzeugkarosserie selbst zu bieten. Hierfür ist die verti-
- 35 kale Bewegbarkeit an den Befestigungspunkten zwischen den Lagerungselementen und dem Querträger selbst entsprechend beschränkt ausgebildet. Die horizontalen und vertikalen Kräfte

können gleichermaßen von dem Querträger aufgefangen werden, wie auch die erfindungsgemäß abzuschwächenden und zu lagern- den Momente des Antriebsstrangs. Das erfindungsgemäße Aggre-  
5 gatbefestigungselement ist somit in seiner Funktionalität ge- genüber bisher bekannten derartigen Elementen verbessert und ermöglicht mittels eines einfachen und kompakten Verbund- elements, die beiden Funktionen einer Querversteifung der Fahrzeugkarosserie und einer momentenabfangenden Lagerung des Aggregats zu vereinen.

10

Nach einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung besteht der mindestens eine Querträger aus zwei Trägerteilen, welche seitlich und beabstandet von der Aggregathalterung selbst an ihren Enden mit je zwei elastischen Lagerelementen  
15 der Lagerung verbunden sind. Die Lagerelemente dienen einer Verbindung einerseits der Aggregathalterung mit den Teilen des Querträgers. Andererseits ist mittels der Lagerelemente das Aggregatbefestigungselement insgesamt an einem Karosse- rierteil des Fahrzeugs befestigt. Mittels einer einzigen Be-  
20 festigung ist so der Querträger gleichermaßen wie die Aggre- gatbehalterung an dem Fahrzeug montierbar. Die Anzahl der Teile und der Montageaufwand sind reduziert. Die beabstande- ten, seitlich der Aggregathalterung angeordneten Querträger- teile ermöglichen eine einfache konstruktive Ausbildung der  
25 Querträgerelemente z.B. durch einfache Biege- und Umform- verfahren. Das Aggregatbefestigungselement ist zudem relativ leicht.

Nach einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung besteht die Lagerung des Aggregatbefestigungselementes aus  
30 zwei elastischen Lagern, welche karosserieseitig fest mon- tiert sind und jeweils Befestigungsöffnungen für den Quer- träger und die Aggregathalterung aufweisen. Die Befestigungs- öffnungen für die Aggregathalterung und den Querträger sind  
35 jeweils beispielsweise etwa rechtwinklig zueinander und ver- setzt angeordnet, sodass in ein und demselben elastischen Grundkörper der Lagerung die Befestigung beider Teilelemente

des erfindungsgemäßen Aggregatbefestigungselements montierbar sind. Die Lagerung ist karosserieseitig fest montiert, beispielsweise über eine Lagerplatte oder ein Gehäuseteil des elastischen Lagers. Das Lager kann aus einem Verbund aus Metallblechen und elastischen Werkstoffen bestehen, wie zum Beispiel Gummi oder elastomere Kunststoffe. Die Befestigung und Montage des erfindungsgemäßen Aggregatbefestigungselements kann durch einfache Schraubverbindungen realisiert werden. Die Herstellung des erfindungsgemäßen Aggregatbefestigungselements ist relativ einfach, da die Lager als einfache elastische Lagerelemente ausgebildet sind.

Nach einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung ist die Aggregathalterung als ein zentraler, z.B. U-förmiger Profilbalken ausgebildet, der zur Übertragung von Momenten und Kräften geeignet ist. Die Aggregathalterung ist beispielsweise in ihrem mittleren Bereich mit einem ebenen Befestigungsabschnitt versehen und weist an ihren Enden jeweils Öffnungen oder Bohrungen auf für ein Verschrauben mit den Lagerungen. Die U-Form weist dabei in Richtung nach unten, wodurch eine balkenartige, relativ steife Halterung für die von dem Aggregat herkommenden Kräfte bereitgestellt wird. Die Kräfte und Momente werden von dem Aggregat direkt auf die Aggregathalterung übertragen, und an den Lagerelementen werden die Momente auf die Querträger übergeben, wohingegen lediglich die Längs-, Quer- und Hochkräfte seitens des Aggregats auf die Längsträger des Rahmens des Fahrzeuges übertragen werden. Hierdurch wird eine Torsionsbelastung an den Befestigungspunkten der Aggregatbefestigung vermieden. Lediglich die unschädlichen Längs-, Quer- und Hochkräfte werden noch von der Aggregathalterung direkt auf das Rahmenteil der Fahrzeugkarosserie übertragen, wenn auch in abgeschwächter Form aufgrund der elastischen Lagerung der Lagerelemente.

Nach einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung ist die Aggregathalterung des Aggregatbefestigungselementes über je zwei in vertikaler Richtung montierte Befestigungs-



mittel über entsprechende Befestigungsöffnungen der Lagerung jeweils befestigt. Die Aggregathalterung bietet auf diese Weise einerseits eine feste Abstützung in vertikaler Richtung durch die Auflage auf den seitlichen Längsträgern und ihre  
5 vertikal ausgerichteten Befestigungselemente, wie zum Beispiel Schrauben. Andererseits ist eine ausreichende Stabilität der Halterung in Quer- und Längsrichtung bezüglich der Fahrzeug-Längsachse des Fahrzeuges gewährleistet. Dennoch ist eine erfindungsgemäße Momentenabstützung mit dem Aggregat-  
10 befestigungselement möglich durch die zusätzlich und parallel zu der Aggregathalterung vorgesehenen Querträgerelemente.

Nach einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung ist der mindestens eine Querträger des Aggregatbefestigungs-  
15 elementes über je zwei in horizontaler Richtung montierte Befestigungsmittel über entsprechende Befestigungsöffnungen an der Lagerung montiert. Durch die jeweils beiden Befestigungen an der Lagerung weisen das Querträgerelement oder die Teile des Querträgers die momentenaufnehmende Eigenschaft auf, da  
20 eine Drehung bezüglich des Lagerelements, wie sie bei nur einer einachsigen Befestigung vorhanden wäre, vermieden ist. Eine gute Momentenaufnahme von dem Aggregat über die Aggregathalterung und die Lagerungen auf den Querträger ist somit gewährleistet.

25 Nach einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung besteht die Lagerung aus jeweils blockartigen, elastischen Lagerelementen mit je einem Gehäuse oder einer Befestigungsplatte. Die Befestigungsplatte weist Öffnungen für eine lös-  
30 bare Montage an dem Fahrzeugrahmen auf, beispielsweise vier Öffnungsbohrungen. In den Öffnungsbohrungen können entsprechende Befestigungsschrauben mit dem Längsträger des Fahrzeugrahmens verschraubt werden. Die blockartige Ausbildung der Lagerelemente aus einem elastischen-Werkstoff, wie zum  
35 Beispiel Gummi, kann auf jede dem Fachmann bekannte Weise realisiert sein. Beispielsweise kann ein einseitig offenes Gehäuse aus Blech mit einer Grundplatte zur Befestigung der La-

gerung vorgesehen sein, in welchem eine oder mehrere Schichten von elastischem Werkstoff montiert sind. Die Verbindung der Schichten aus elastischem Werkstoff und Metallblech kann beispielsweise über Klebung oder jedes andere, dem Fachmann bekannte Mittel erfolgen.

Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung sind der nachfolgenden detaillierten Beschreibung zu entnehmen, in welcher die Erfindung mehr im Detail in Bezug auf das in der beigefügten Zeichnung dargestellte Ausführungsbeispiel beschrieben wird.

In der Zeichnung zeigen:

Fig. 1 eine perspektivische Ansicht eines Ausführungsbeispiels eines Aggregatbefestigungselements gemäß der vorliegenden Erfindung;

Fig.

2a, 2b jeweils Seitenansichten des Aggregatbefestigungselements gemäß Fig. 1; und

Fig. 2c eine Draufsicht des Aggregatbefestigungselements aus Fig. 1.

25

Das erfindungsgemäße Aggregatbefestigungselement 10 ist in dem hier gezeigten Ausführungsbeispiel als Getriebefestigungselement 10 ausgebildet und gemäß Fig. 1 mit einem zweigeteilten Querträger 2 gestaltet, bestehend aus einem ersten und einem zweiten Querträgerteil 21, 22. Selbstverständlich kann die Erfindung auch mit nur einem einteiligen

Querträger realisiert werden. Das Getriebefestigungselement 10 besteht hier aus einem Verbund einer mittigen Getriebehalterung 1 und jeweils seitlich dazu angeordneten, L-förmigen Querträgerteilen 21, 22, welche gemeinsam mit der Getriebehalterung 1 über unter Bezugnahme auf die Figuren 2a bis 2c noch näher erläuterte Lagerungen 3, 4 montiert sind. Die Lager 3, 4 weisen ihrerseits Befestigungsöffnungen 11 auf, mittels welchen sie jeweils an einem Längsträger eines Fahrzeugrahmens (nicht dargestellt) befestigbar sind. Hierfür weisen die Lager 3, 4 jeweils eine flach ausgebildete Befestigungsplatte auf, die nach außen von dem Getriebefestigungselement 10 weist. Anstelle der flachen Gestaltung der Befestigungsplatte wäre es auch denkbar, dass die Lager 3, 4 lediglich im Bereich der Befestigungsöffnungen 11 an dem zugeordneten Längsträger anliegen. Dabei können die am zugeordneten Längsträger anliegenden Stellen der Lagerung 3, 4 erhaben abstehen und in einer Ebene oder aber versetzt zueinander liegen. Die Lager 3, 4 sind des Weiteren mit elastischen Materialien versehen, so dass eine Übertragung von Momenten und Kräften und teilweise Absorbierung ermöglicht wird. Die Getriebehalterung 1 weist in ihrem zentralen Bereich einen flachen Abschnitt auf und Befestigungsöffnungen 12 für eine Befestigung eines Getriebes (nicht dargestellt). Das Getriebe bzw. der Getriebestrang erzeugt Momente und Kräfte im Betrieb des Fahrzeugs, welche von der Getriebehalterung 1 aufgenommen und weitergeleitet werden an die Lager 3, 4. Die Momente werden erfindungsgemäß durch den hierfür spezifisch ausgebildeten Querträger 2 aufgenommen. Auf diese Weise werden mittels des erfindungsgemäßen Getriebefestigungselements 10 lediglich Quer- und Längskräfte, jedoch keine Momente auf die seitlichen Befestigungsabschnitte von Längsträgern über die Lager 3, 4 übertragen.

Eine lokale Torsionsbeanspruchung von Längsträgern wird so vermieden. Die Querträgerteile 21, 22 weisen in diesem Ausführungsbeispiel eine leicht-gekrümmte Form und eine nach außen ragende, torsionssteife L-Form auf. Die Querträgerteile

21, 22 sind an den jeweiligen, endseitigen Lagern 3, 4 über je zwei horizontal angeordnete Befestigungsschrauben 8, 9 pro Seite des Lagers 3,4 auf im Weiteren unter Bezugnahme auf die Figuren 2a bis 2c noch näher erläuterte Weise montiert. An-  
5 stelle der horizontal verlaufenden Befestigungsschrauben 8, 9 wären auch bedarfsgerecht schräg angeordnete Schrauben denkbar. Die mittige, balkenartige Getriebehalterung 1 ist ihrerseits ebenfalls über jeweils zwei Befestigungsschrauben 7 auf im Weiteren unter Bezugnahme auf die Figuren 2a bis 2c eben-  
10 falls noch näher erläuterte Weise an dem Lager 3, 4 montiert, wobei diese in einer vertikalen Richtung - also quer zu ersteren - angeordnet sind. Auch hier wäre ein schräger verlauf der Schrauben 7 denkbar. Die Getriebehalterung selbst ist so ausgebildet, dass sie eine ausreichende Steifigkeit zur Hal-  
15 terung eines Getriebestrangs aufweist, und in diesem Ausführungsbeispiel ist sie als im Wesentlichen U-förmiger Balken mit einem flachen zentralen Bereich ausgebildet. Alternativ wäre es zudem denkbar, als Balken ein aus mehreren Teilen zusammengesetztes Verbindungselement einzusetzen. Durch die di-  
20 rekte Verbindung von einerseits dem Querträger 2 und der Getriebehalterung 1 über jeweils am Ende vorgesehene Lager 3, 4 wird ein kompaktes und hocheffektives Halterungs- und Lagerungselement bereitgestellt. Eine Übertragung von Momenten aus dem Getriebestrag wird aufgefangen, ohne dass diese in  
25 die Karosserie eingeleitet werden. Das erfindungsgemäße Getriebebefestigungselement 10 ist nicht zuletzt sehr kompakt in seiner Bauweise und erfordert keine zusätzlichen, jeweiligen Befestigungselemente für den Querträger 2 und die Getriebehalterung 1 selbst. Die Lagerung 3, 4 dient einem gemeinsamen Befestigen des Querträgers 2 und der Getriebehalterung 1.  
30 Nicht zuletzt ist die Lagerung bei dem erfindungsgemäßen Element äußerst einfach zu realisieren und kann beispielsweise aus einer gemischten Metall-Gummi-Lagerung realisiert werden. Jede andere, dem Fachmann für die Dämpfung und Lagerung von  
35 Getrieben und/oder Motoren bekannte Lagerart kann ebenso passen.

In den Fig. 2a, 2b und 2c sind jeweilige Seitenansichten und eine Draufsicht des Ausführungsbeispiels des Getriebebefestigungselements 10 gemäß Fig. 1 wiedergegeben: Die gekrümmt geformten Trägerteile 21, 22 sind nicht direkt mit dem Längsträger eines Rahmens eines Fahrzeugs verbunden, sondern über die Lager 3, 4 der Getriebehalterung 1. Hierzu weisen die Lager 3, 4 ein einseitig offenes Befestigungsgehäuse 13 auf, welches elastische Materialschichten 14 der Lager 3, 4 umschließt. Die elastischen Schichten 14 können beispielsweise aus einem Gummimaterial oder Ähnlichem sein. Die Befestigungsplatte des Lagergehäuses 13 ist rückseitig mit je vier Befestigungsöffnungen 11 versehen, mittels welchen die Lager 3, 4 an entsprechende Karosserieteile des Fahrzeugrahmens montiert werden können. Die beiden Querträgerteile 21, 22 sind über die jeweils zwei Befestigungsschrauben 8, 9 an den auf entgegengesetzten Seiten der Lager 3,4 angeordneten Seitenwangen 15,16 des Lagergehäuses 13 festgelegt. In dem hier gezeigten Ausführungsbeispiel sind somit je Lager 3,4 vier Befestigungsschrauben 8, 9 vorgesehen, um die beiden Querträgerteile 21,22 an dem Lagergehäuse 13 zu befestigen. Gleichfalls wäre es denkbar, durch die elastischen Schichten 14 durchsteckbare Befestigungsschrauben 8, 9 zu verwenden, so dass pro Lager 3,4 jeweils zwei Befestigungsschrauben 8, 9 vorgesehen sind. Ebenfalls an den Lagern 3, 4 sind quer dazu angeordnete Befestigungsschrauben 7 vorgesehen, mittels welchen die Getriebehalterung 1 an ihren jeweiligen Enden mit den Lagern 3, 4 verbunden ist. Der Balken 1 ist hierzu auf den elastischen Schichten 14 der Lager 3,4 abgestützt und steht mit dem Lagergehäuses 13 nicht in Verbindung. Zur Abstützung des Balkens 1 ist an der Oberseite der elastischen Schicht 14 an beiden Lager 3,4 eine in den Figuren nicht erkennbare Tragplatte oder dgl. vorzugsweise aus einem Metallwerkstoff vorgesehen, welche in die elastische Schicht integriert ist. An dieser Tragplatte sind zudem Gewindelöcher oder dgl. zur Befestigung der Schrauben 7 angeordnet. In einer sehr einfachen Ausführungsform kann auch auf die Integration der Tragplatten in die elastischen Schichten 14 der beiden

Lager 3,4 verzichtet werden. Auf diese Weise werden Momente, welche aus einem über die Befestigungsöffnungen 12 an der Getriebehalterung 1 befestigten Getriebestrang nicht auf den Fahrzeugrahmen übertragen, sondern von den Lagern 3,4 aufgenommen. Die Querträgerteile 21,22 hingegen sind über die Lagergehäuse 13 der Lager 3,4 äußerst steif mit den zugeordneten Längsträgern oder sonstigen Teilen des Rahmens verbunden. Das erfindungsgemäße Getriebebefestigungselement 10 ist äußerst kompakt und erfordert keine zusätzlichen Befestigungselemente und separaten Teile für eine Lagerung des Getriebes oder eine Versteifung eines Fahrzeugrahmens. Durch die lösbar-Befestigung des Elementes und die Übernahme einer doppelten Funktion, nämlich einerseits einer Getriebehalterung und Lagerung und andererseits einer Versteifung im Sinne eines Querträgers einer Karosserie, ist die Variabilität in dem Einbau in unterschiedliche Fahrzeugtypen und bei unterschiedlichen Abmessungen erhöht. Das erfindungsgemäße Getriebebefestigungselement 10 kann beispielsweise über eine Reihe von seitlich an den Längsträgern eines Fahrzeugrahmens vorgesehenen Befestigungsöffnungen entsprechend der jeweiligen Position in verschiedenen Fahrzeugtypen unterschiedlich positioniert und montiert werden. Eine aufwendige Bearbeitung und Montage für unterschiedliche Fahrzeugtypen mit unterschiedlichen Abmessungen im Getriebebereich der Fahrzeugkarosserie wird so vermieden.

Selbstverständlich ist die Erfindung nicht auf das zuvor beschriebene Ausführungsbeispiel beschränkt. Beispielsweise können die Lager 3, 4 durch eine andere Art von Lagern ersetzt werden und beispielsweise als kombinierte Metallbuchsen/Gummi-Lager oder Ähnliches ausgebildet sein. Auch kann anstatt von zwei separaten Querträgerteilen 21, 22 auch nur ein einziger Querträger vorgesehen sein, der beispielsweise als U-förmiger, die Getriebehalterung umschließender Querträger ausgebildet sein kann. Anstelle zur Befestigung eines Getriebes kann das vorliegende Befestigungselement auch

zur Befestigung eines Motors, eines Retarders oder dgl. Bauteil eines Antriebsstranges genutzt werden.

5 Sämtliche in der Beschreibung, den nachfolgenden Ansprüchen sowie in der Zeichnung dargestellten Merkmale und Elemente können sowohl einzeln als auch in beliebiger Kombination miteinander erfindungswesentlich sein.

DaimlerChrysler AG

Schwarz  
01.09.2003Patentansprüche

- 5 1. Aggregatbefestigungselement (10) eines Kraftfahrzeugs zur  
Befestigung eines Antriebsstrangs an einem Rahmen des  
Kraftfahrzeugs mit einer Aggregathalterung (1), an wel-  
cher der Antriebsstrang fest montiert ist, mit mindestens  
10 einem Querträger (2) zur Versteifung des Fahrzeugrahmens  
und mit einer Lagerung (3, 4) zum Lagern des Antriebs-  
strangs,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass der mindestens eine Querträger (2) und die Aggregat-  
halterung (1) über die Lagerung (3, 4) miteinander ge-  
15 koppelt und als Verbund an dem Fahrzeugrahmen derart be-  
festigt sind, dass aus dem Antriebsstrang resultierende  
Momente durch den Querträger (2) kompensierbar sind.
- 20 2. Aggregatbefestigungselement (10) nach Anspruch 1,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass der Querträger (2) zur Aufnahme von Momenten bezüg-  
lich einer Längsachse des Kraftfahrzeugs torsionssteif  
ausgebildet und an der Lagerung (3, 4) direkt befestigt  
25 ist.



3. Aggregatbefestigungselement (10) nach einem der Ansprüche 1 oder 2,

5        d a d u r c h     g e k e n n z e i c h n e t ,  
      dass der Querträger (2) aus zwei Trägerteilen (21, 22) besteht, welche seitlich und beabstandet von der Aggregathalterung (1) an ihren Enden mit je einem Lagergehäuse (13) für die elastischen Lagerelemente (14) der Lagerung (3, 4) verbunden sind.

10    4. Aggregatbefestigungselement (10) nach einem der vorherigen Ansprüche,

      d a d u r c h     g e k e n n z e i c h n e t ,  
      dass die Lagerung (3, 4) aus zwei elastischen Lagern besteht, welche karosserieeitig fest montiert sind und jeweils Befestigungsöffnungen (5, 6) für den Querträger (2) und die Aggregathalterung (1) aufweisen.

5. Aggregatbefestigungselement (10) nach einem der vorherigen Ansprüche,

20        d a d u r c h     g e k e n n z e i c h n e t ,  
      dass die Aggregathalterung (1) einen aus einem zentralen, z.B. U-förmigen Profilbalken gebildeten oder ein aus mehreren Teilen zusammengesetztes Verbindungsteil umfasst, der zur Übertragung von Momenten und Kräften ausgebildet ist.

6. Aggregatbefestigungselement (10) nach einem der vorherigen Ansprüche,

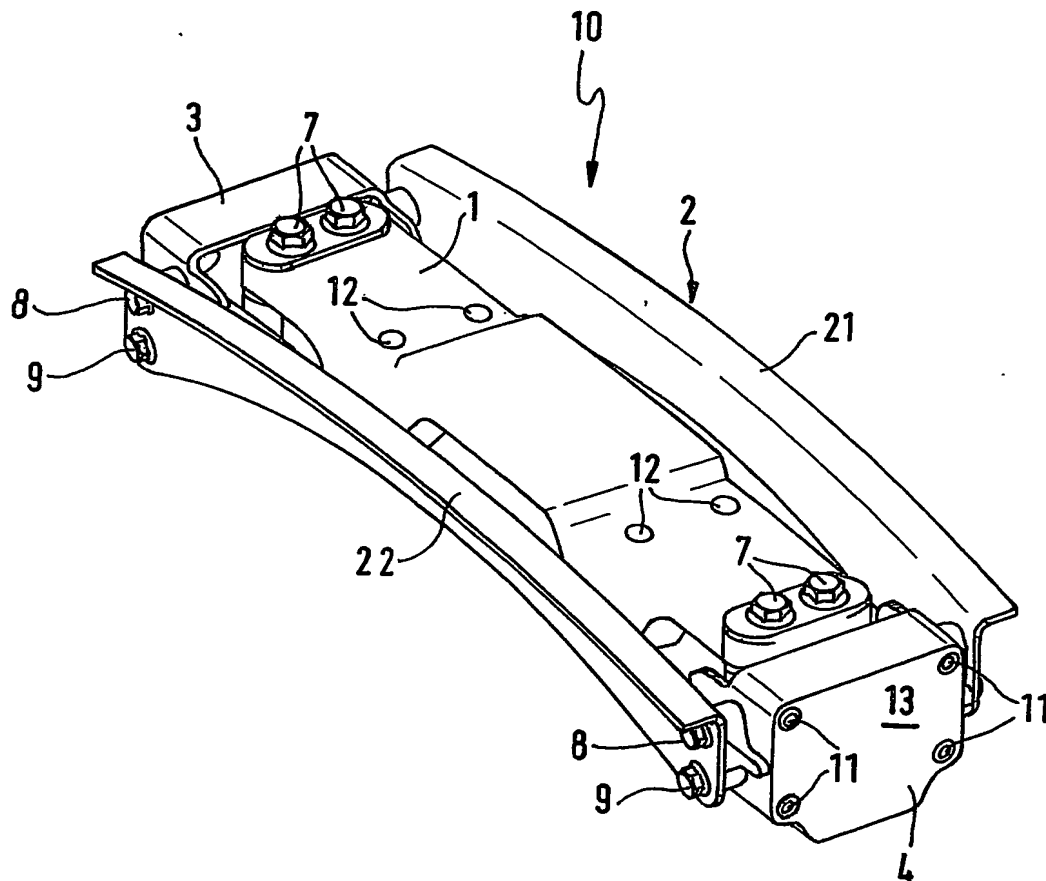
30        d a d u r c h     g e k e n n z e i c h n e t ,  
      dass die Aggregathalterung (1) über Befestigungsmittel (7) und über entsprechende Befestigungsöffnungen (5) an der elastischen Schicht (14) der Lagerung (3, 4) befestigt ist.

7. Aggregatbefestigungselement (10) nach einem der vorherigen Ansprüche,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass der Querträger (2) über Befestigungsmittel (8,9) über entsprechende Befestigungsöffnungen (6) an der Lagerung (3, 4) montiert ist.

8. Aggregatbefestigungselement (10) nach einem der vorherigen Ansprüche,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass die Lagerung (3, 4) aus blockartigen, elastischen Lagerelementen aus einer Befestigungsplatte oder einem Befestigungsgehäuse (13) besteht.

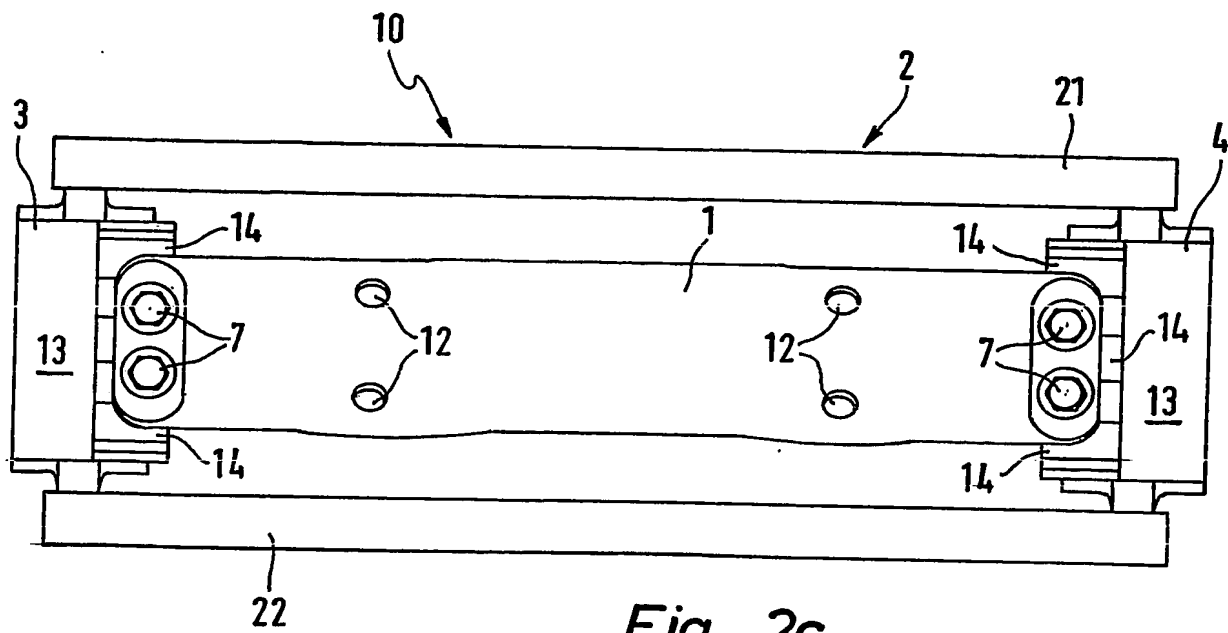
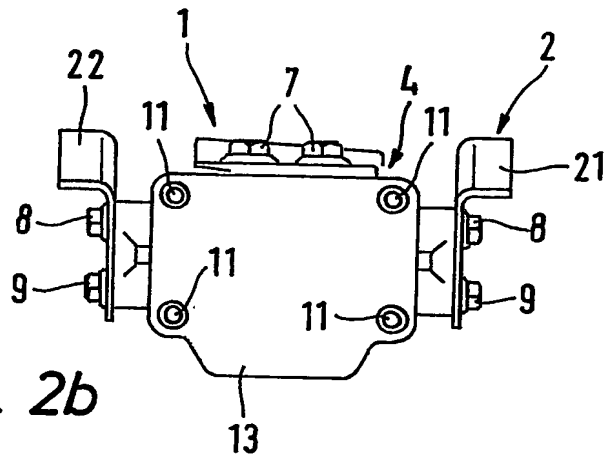
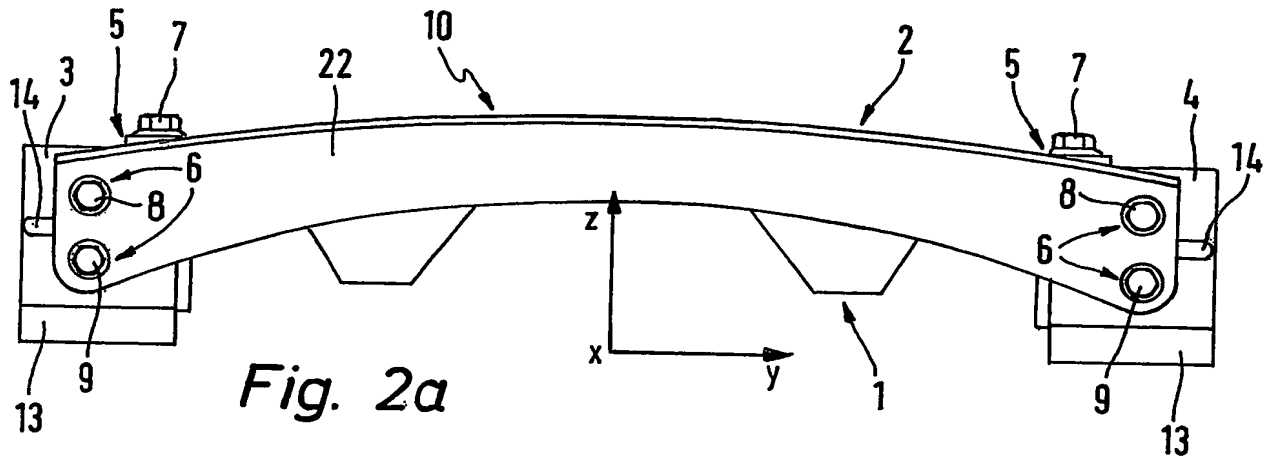
9. Aggregatbefestigungselement (10) nach Anspruch 8,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass die Lagerelemente aus einem Verbund von elastischen Schichten und Metallblechen bestehen.

1/2



*Fig. 1*

2/2

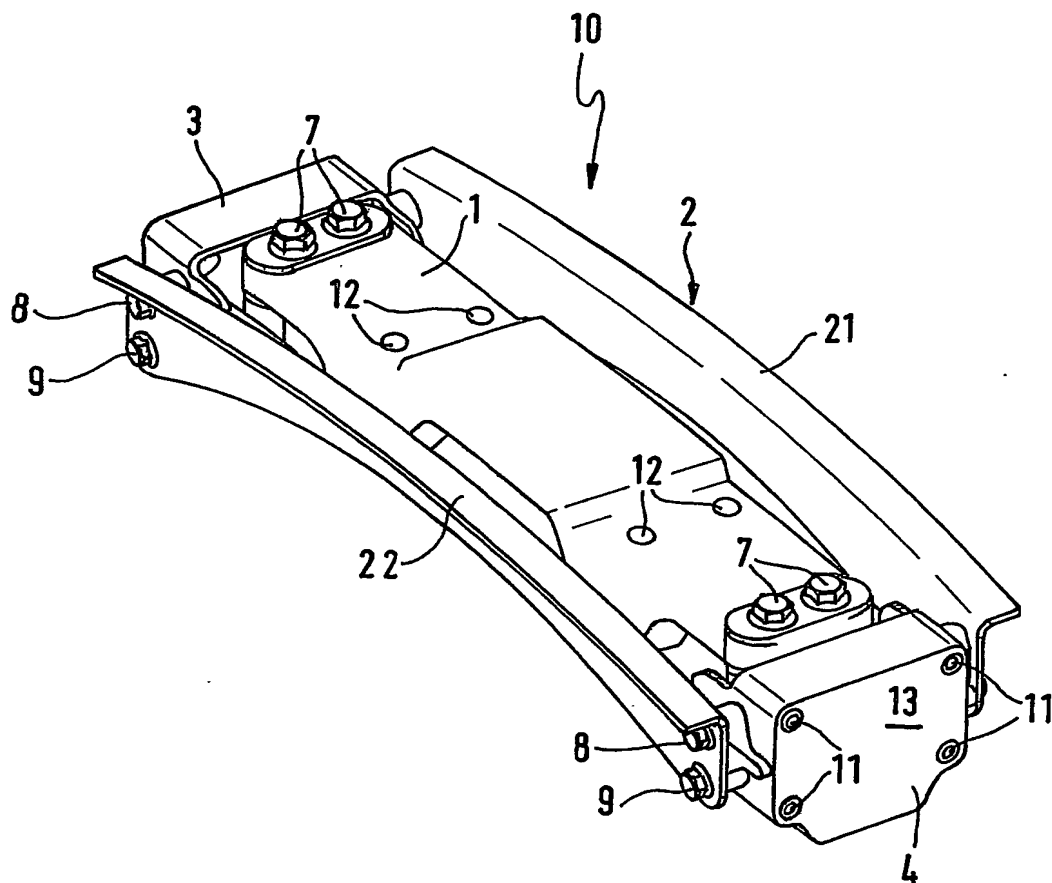


DaimlerChrysler AG

Schwarz  
01.09.2003Zusammenfassung

- 5 Es wird ein Aggregatbefestigungselement (10) eines Kraftfahr-  
zeugs zur Befestigung eines Antriebsstrangs an einem Rahmen  
des Kraftfahrzeugs vorgeschlagen mit einer Aggregathalterung  
(1), an welcher der Antriebsstrang fest montiert ist, mit  
mindestens einem Querträger (2) zur Versteifung des Fahrzeug-  
10 rahmens und mit einer Lagerung (3, 4) zum Lagern des An-  
triebsstrangs, wobei der mindestens eine Querträger (2) und  
die Aggregathalterung (1) über die Lagerung (3, 4) mitein-  
ander gekoppelt und als Verbund an dem Fahrzeugrahmen derart  
befestigt sind, dass aus dem Antriebsstrang resultierende Mo-  
15 mente durch den Querträger (2) kompensierbar sind.

Figur 1



*Fig. 1*